

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

(11) N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

2 773 931

(21) N° d'enregistrement national :

98 00427

(51) Int Cl<sup>6</sup> : H 04 B 7/14

(12)

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

(22) Date de dépôt : 16.01.98.

(30) Priorité :

(71) Demandeur(s) : AEROSPATIALE SOCIETE NATIONALE INDUSTRIELLE Société anonyme — FR.

(43) Date de mise à la disposition du public de la demande : 23.07.99 Bulletin 99/29.

(56) Liste des documents cités dans le rapport de recherche préliminaire : Se reporter à la fin du présent fascicule

(60) Références à d'autres documents nationaux apparentés :

(72) Inventeur(s) : CORBEFIN RENE et LEMOZIT CHRISTIAN.

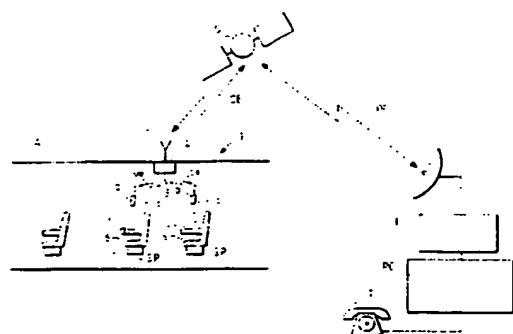
(73) Titulaire(s) :

(74) Mandataire(s) : CABINET BONNETAT.

(54) DISPOSITIF POUR PERMETTRE L'UTILISATION DANS UN AERONEF DE MOYENS DE RADIOPHONIE.

(57) - La présente invention concerne un dispositif pour permettre l'utilisation dans un aéronef (A) d'un moyen de radiocommunication personnel (R), en particulier un téléphone mobile.

- Selon l'invention, ledit dispositif (1) comporte une première antenne (2) à l'extérieur de l'aéronef (A), une seconde antenne (3) à l'intérieur de l'aéronef (A) et un transpondeur (4) qui comprend un premier système d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques (CE), couplé à la première antenne (2), un second système d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques (oe), couplé à la seconde antenne (3), une unité centrale et des moyens d'autorité pour imposer au moyen de radiocommunication (R) de fonctionner à puissance réduite.



FR 2 773 931 - A1



La présente invention concerne un dispositif pour permettre l'utilisation dans un aéronef d'au moins un moyen de radiocommunication personnel.

Bien que la présente invention soit plus particulièrement appropriée à un téléphone mobile, c'est-à-dire à un dispositif autonome de télécommunication basé sur des techniques de communication utilisées par des réseaux cellulaires, elle peut également s'appliquer à d'autres moyens de radiocommunication, tels que par exemple des terminaux informatiques portables. De façon connue, de tels terminaux portables permettent de réaliser une communication informatique, grâce à leur connexion à des réseaux informatiques à l'aide de modem radio intégrés.

On sait que les téléphones mobiles dont le nombre s'est fortement accru en peu de temps, grâce à un coût d'acquisition réduit et à un prix de communication abordable, sont interdits d'utilisation à bord des aéronefs, notamment des avions de transport civil, pour des raisons de sécurité. Cette interdiction est en effet nécessaire pour éviter toute interférence électromagnétique avec des systèmes électroniques de bord de l'aéronef, susceptible de se produire, en raison d'un fonctionnement nécessairement à puissance élevée du moyen de radiocommunication pour pouvoir être capté de l'extérieur, une telle interférence pouvant bien entendu être très dommageable, en particulier au décollage et à l'atterrissement de l'aéronef.

Aussi, lorsque les passagers d'un avion de transport veulent communiquer avec leurs interlocuteurs habituels, ils doivent utiliser des systèmes de communication prévus le cas échéant à cet effet sur l'avion.

Ainsi, en ce qui concerne par exemple les communications téléphoniques, des combinés spécifiques qui équipent généralement les avions sont souvent mis à la disposition des passagers, pour leur permettre d'appeler les abonnés du réseau téléphonique terrestre.

5 Les moyens de communication radio mis en oeuvre à cet effet utilisent :

- soit des satellites géostationnaires ;
- soit des installations de radiocommunication prévues au sol et destinées au transport aérien.

10 De plus, des installations spécifiques doivent être agencées au sol, pour coopérer avec ces moyens de communication radio, et notamment pour transmettre les communications téléphoniques vers les personnes appelées.

15 En revanche, l'appel d'un passager de l'avion par un abonné se trouvant au sol n'est pas possible, notamment en raison de procédures complexes de transmission de l'appel vers ledit passager à bord de l'avion.

20 Les solutions précitées ne sont donc pas satisfaisantes, notamment puisqu'elles utilisent des installations complexes et coûteuses, destinées en priorité au transport aérien, ce qui entraîne un coût de communication extrêmement élevé.

25 De plus, ces solutions présentent les inconvénients suivants :

- les moyens de communication qui utilisent des installations au sol ne présentent qu'une couverture géographique limitée. De plus, comme plusieurs systèmes de communication de types différents existent, différents équipements appropriés sont nécessaires sur l'aéronef pour obtenir un champ de communication satisfaisant ; et
- les moyens de communication qui utilisent des satellites géostationnaires ne présentent pas une couverture mondiale (les zones polaires ne sont, par exemple, pas

couvertes) et le nombre limité de canaux disponibles réduit les capacités de communication.

La présente invention a pour objet de remédier à ces inconvénients. Elle concerne un dispositif simple et peu coûteux pour permettre l'utilisation de façon usuelle et sans risque, dans un aéronef, d'au moins un moyen de radiocommunication personnel du type rappelé ci-dessus, en particulier un téléphone mobile.

A cet effet, selon l'invention, ledit dispositif est remarquable en ce qu'il comporte :

- au moins une première antenne susceptible d'émettre et de capter, à l'extérieur de l'aéronef, des ondes électromagnétiques respectivement captées et émises par des réseaux satellites ou des réseaux sol désignés de réseaux extérieurs ;
- au moins une seconde antenne susceptible d'émettre et de capter, à l'intérieur de l'aéronef, des ondes électromagnétiques respectivement captées et émises par un moyen de radiocommunication d'un passager ; et
- un transpondeur qui comprend :
  - . un premier système d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques, couplé à ladite première antenne ;
  - . un second système d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques, couplé à ladite seconde antenne ;
  - . une unité centrale transmettant, le cas échéant après adaptation, des signaux reçus par l'un desdits premier et second systèmes d'émission et de réception à l'autre système d'émission et de réception ; et
  - . des moyens d'autorité pour imposer audit moyen de radiocommunication de fonctionner à puissance réduite et contrôler son fonctionnement.

Ainsi, grâce à l'invention, tout passager de l'aéronef peut utiliser un moyen de radiocommunication personnel, par exemple un téléphone mobile ou un terminal

portable, c'est-à-dire il peut se raccorder à un réseau téléphonique, dans les mêmes conditions de service que s'il se trouvait à terre dans son bureau ou sa voiture, et ceci sans danger d'interférence avec des systèmes électroniques de bord, puisque la puissance de fonctionnement dudit moyen de radiocommunication est abaissée de manière à ne pas permettre de telles interférences.

De plus, grâce audit dispositif conforme à l'invention, le détenteur d'un tel moyen de radiocommunication peut non seulement appeler un correspondant, mais aussi être appelé à son numéro personnel, dans les mêmes conditions qu'au sol, et ceci quelle que soit la position géographique de l'aéronef. En particulier, ledit moyen de radiocommunication fonctionne de façon usuelle et ce fonctionnement ne nécessite aucune modification structurelle ou fonctionnelle de ce dernier.

Dans le cadre de la présente invention, on entend par transpondeur tout dispositif permettant d'établir des communications bidirectionnelles entre deux réseaux radiofréquences distincts, en l'occurrence ledit réseau extérieur et un réseau radiofréquence créé à l'intérieur de l'aéronef par ladite seconde antenne et ledit second système d'émission et de réception.

En d'autres termes, ledit transpondeur permet de créer à bord de l'aéronef un environnement compatible avec l'ensemble des moyens de radiocommunication (téléphones mobiles, ...) présents à bord, et à transformer cet environnement, à l'extérieur de l'aéronef, en un environnement compatible avec des constellations de satellites et/ou des installations du sol faisant partie dudit réseau téléphonique.

En outre, de façon avantageuse, lesdits moyens d'autorité :

- agissent, par l'intermédiaire dudit second système d'émission et de réception et de ladite seconde an-

tenne, le cas échéant sur un système d'auto-adaptation de puissance intégré dans ledit moyen de radiocommunication ; et/ou

5 - sont intégrés dans ladite unité centrale, ce qui permet de simplifier le dispositif conforme à l'invention.

Par ailleurs, ledit dispositif comporte avantageusement, pour des moyens de radiocommunication munis de batteries d'accumulateurs et de systèmes de chargement électrique des batteries, au moins un moyen d'alimentation électrique prévu à proximité d'un siège de passager 10 de l'aéronef, le système de chargement électrique d'un moyen de radiocommunication pouvant être raccordé en vue de son chargement audit moyen d'alimentation électrique.

En outre, avantageusement, ledit dispositif comporte également un moyen d'inhibition intégré, par exemple, dans l'unité centrale et susceptible d'émettre à 15 l'intérieur de l'aéronef, sous forme d'ondes électromagnétiques, des ordres d'interdiction d'émission vers un moyen de radiocommunication, afin d'empêcher l'utilisation 20 dudit moyen de radiocommunication lorsque cela s'avère nécessaire, notamment pour des raisons de sécurité, c'est-à-dire essentiellement aux basses altitudes pour minimiser tout risque de conflit avec des réseaux cellulaires téléphoniques terrestres existants.

25 Bien entendu, grâce à l'invention, cette interdiction d'utilisation est très réduite et est généralement limitée à quelques minutes durant les phases de décollage et d'atterrissage.

30 Les figures du dessin annexé feront bien comprendre comment l'invention peut être réalisée. Sur ces figures, des références identiques désignent des éléments semblables.

35 La figure 1 illustre schématiquement le principe de communication au moyen d'un dispositif conforme à l'invention.

La figure 2 est le schéma synoptique d'un transpondeur conforme à l'invention.

Le dispositif 1 conforme à l'invention est destiné à permettre aux passagers P d'un aéronef A, notamment un avion de transport civil, d'utiliser un moyen de radio-communication R personnel, par exemple un téléphone mobile ou un terminal informatique portable, pour communiquer avec un correspondant se trouvant par exemple au sol, tel que représenté schématiquement sur la figure 1.

A cet effet, des ondes électromagnétiques OE émises à l'aide dudit dispositif 1 à partir de l'aéronef A sont véhiculées, par l'intermédiaire d'un système de satellites S et/ou d'installations I prévus sur terre, vers ce correspondant non représenté, qui se trouve sur un réseau téléphonique terrestre extérieur (soit sur un réseau câblé RC, auquel sont raccordés un ensemble de postes de téléphone T, dont uniquement un poste T est représenté sur la figure 1, soit sur un réseau radiotéléphonique non représenté).

Pour permettre le raccordement du moyen de radio-communication R audit réseau extérieur RC et pour permettre un fonctionnement normal sans risque d'interférence électromagnétique avec des systèmes électroniques de bord de l'aéronef A, ledit dispositif 1 comporte selon l'invention :

- une antenne 2 susceptible d'émettre et de capter, à l'extérieur de l'aéronef A, des ondes électromagnétiques OE respectivement captées et émises par ledit système de satellites S et/ou d'installations I, faisant partie dudit réseau extérieur RC ;
- une antenne 3 susceptible d'émettre et de capter, à l'intérieur de l'aéronef A, des ondes électromagnétiques oe respectivement captées et émises par ledit moyen de radiocommunication R ; et

- un transpondeur 4 qui est précisé ci-dessous et qui permet d'établir des communications entre le réseau téléphonique RC et un réseau radiofréquence créé à l'intérieur de l'aéronef A, auquel peuvent être raccordés les moyens de radiocommunication R des passagers P de l'aéronef A. En d'autres termes, le transpondeur 4 est en liaison avec l'ensemble de ces moyens de radiocommunication R présents à bord de l'aéronef.

Sur la figure 2, on a représenté en traits interrompus une ligne L représentative de la structure de l'aéronef A et illustrant la séparation entre un espace E1 externe à l'aéronef A et couvert par ledit réseau extérieur RC et un espace E2 interne à l'aéronef A et couvert par ledit réseau radiofréquence.

Selon l'invention, ledit transpondeur 4 comporte, tel que représenté sur cette figure 2 :

- un système ER1 d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques OE de standard satellitaire, couplé à ladite antenne 2 ;
- un système ER2 d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques oe de standard cellulaire, couplé à ladite antenne 3 ;
- une unité centrale UC transmettant, le cas échéant après adaptation, des signaux reçus par l'un desdits systèmes ER1 ou ER2 d'émission et de réception à l'autre système ER2 ou ER1 ; et
- des moyens d'autorité 5 pour imposer audit moyen de radiocommunication R de fonctionner à puissance très réduite et contrôler son fonctionnement. A cet effet, lesdits moyens d'autorité 5 qui sont intégrés dans l'unité centrale UC agissent, par l'intermédiaire du système ER2 et de l'antenne 3, sur un système d'auto-adaptation de puissance intégré de façon usuelle dans ledit moyen de radiocommunication R.

On notera de plus que ladite unité centrale UC comprend selon l'invention une logique de traitement de transactions, de conversion de formats et de gestion et de contrôle du dispositif 1.

5 Ainsi, tout passager SP de l'aéronef A peut utiliser un moyen de radiocommunication personnel, par exemple un téléphone mobile R ou un terminal portable, c'est-à-dire il peut être raccordé à un réseau téléphonique RC, dans les mêmes conditions de service que s'il se trouvait 10 à terre dans son bureau ou sa voiture, et ceci sans danger d'interférence avec des systèmes électroniques de bord de l'aéronef A, puisque la puissance de fonctionnement dudit moyen de radiocommunication R est abaissée de manière à ne pas permettre de telles interférences.

15 Le détenteur d'un tel moyen de radiocommunication R relié au dispositif 1 peut, par conséquent, appeler un correspondant ou être appelé par un correspondant, qui est sur un réseau téléphonique terrestre (réseau câblé RC et/ou réseau radiotéléphonique), ou qui est muni d'un 20 moyen de radiocommunication analogue et qui se trouve :  
- dans un autre aéronef équipé également d'un dispositif conforme à l'invention ; ou même  
- dans le même aéronef A.

En outre, on prévoit, à proximité de chacun des 25 sièges de passager SP, par exemple sur l'accoudoir 6 comme représenté sur la figure 1 ou sur le dossier ou la tablette, un moyen d'alimentation électrique 7, par exemple une embase de raccordement électrique, sur lequel peut être raccordé le cas échéant un système de charge- 30 ment électrique du moyen de radiocommunication R, pour réaliser le chargement électrique dudit moyen de radiocommunication R.

Par ailleurs, le dispositif 1 comporte également un moyen d'inhibition 8 intégré, par exemple, dans l'unité centrale UC et susceptible d'émettre, à l'intérieur de 35

l'aéronef A, au moyen de l'antenne 3 ou d'une antenne non représentée et prévue spécialement à cet effet, sous forme d'ondes électromagnétiques de faible puissance, des ordres d'interdiction d'émission, vers les moyens de radiocommunication R présents dans l'aéronef A. Ce moyen d'inhibition 8 peut être activé, notamment en fonction de phases de vol de l'aéronef A ou de procédures de sécurité éventuelles.

## REVENDICATIONS

1. Dispositif pour permettre l'utilisation dans un aéronef (A) d'au moins un moyen de radiocommunication personnel (R), en particulier un téléphone mobile, caractérisé en ce qu'il comporte :

5 caractérisé en ce qu'il comporte :

- au moins une première antenne (2) susceptible d'émettre et de capter, à l'extérieur de l'aéronef (A), des ondes électromagnétiques (OE) respectivement captées et émises par un réseau extérieur (RC) ;
- au moins une seconde antenne (3) susceptible d'émettre et de capter, à l'intérieur de l'aéronef (A), des ondes électromagnétiques (oe) respectivement captées et émises par ledit moyen de radiocommunication (R) ; et
- un transpondeur (4) qui comprend :
  - . un premier système (ER1) d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques (OE), couplé à ladite première antenne (2) ;
  - . un second système (ER2) d'émission et de réception d'ondes électromagnétiques (oe), couplé à ladite seconde antenne (3) ;
  - . une unité centrale (UC) transmettant, le cas échéant après adaptation, des signaux reçus par l'un desdits premier et second systèmes d'émission et de réception (ER1, ER2) à l'autre système d'émission et de réception (ER2, ER1) ; et
  - . des moyens d'autorité (5) pour imposer audit moyen de radiocommunication (R) de fonctionner à puissance réduite et contrôler son fonctionnement.

20 2. Dispositif selon la revendication 1,

25 caractérisé en ce que lesdits moyens d'autorité (5) agissent, par l'intermédiaire dudit second système d'émission et de réception (ER2) et de ladite seconde antenne (3), sur un système d'auto-adaptation de puissance intégré dans ledit moyen de radiocommunication (R).

30

3. Dispositif selon l'une des revendications 1 et  
2,

caractérisé en ce que lesdits moyens d'autorité (5) sont intégrés dans ladite unité centrale (UC).

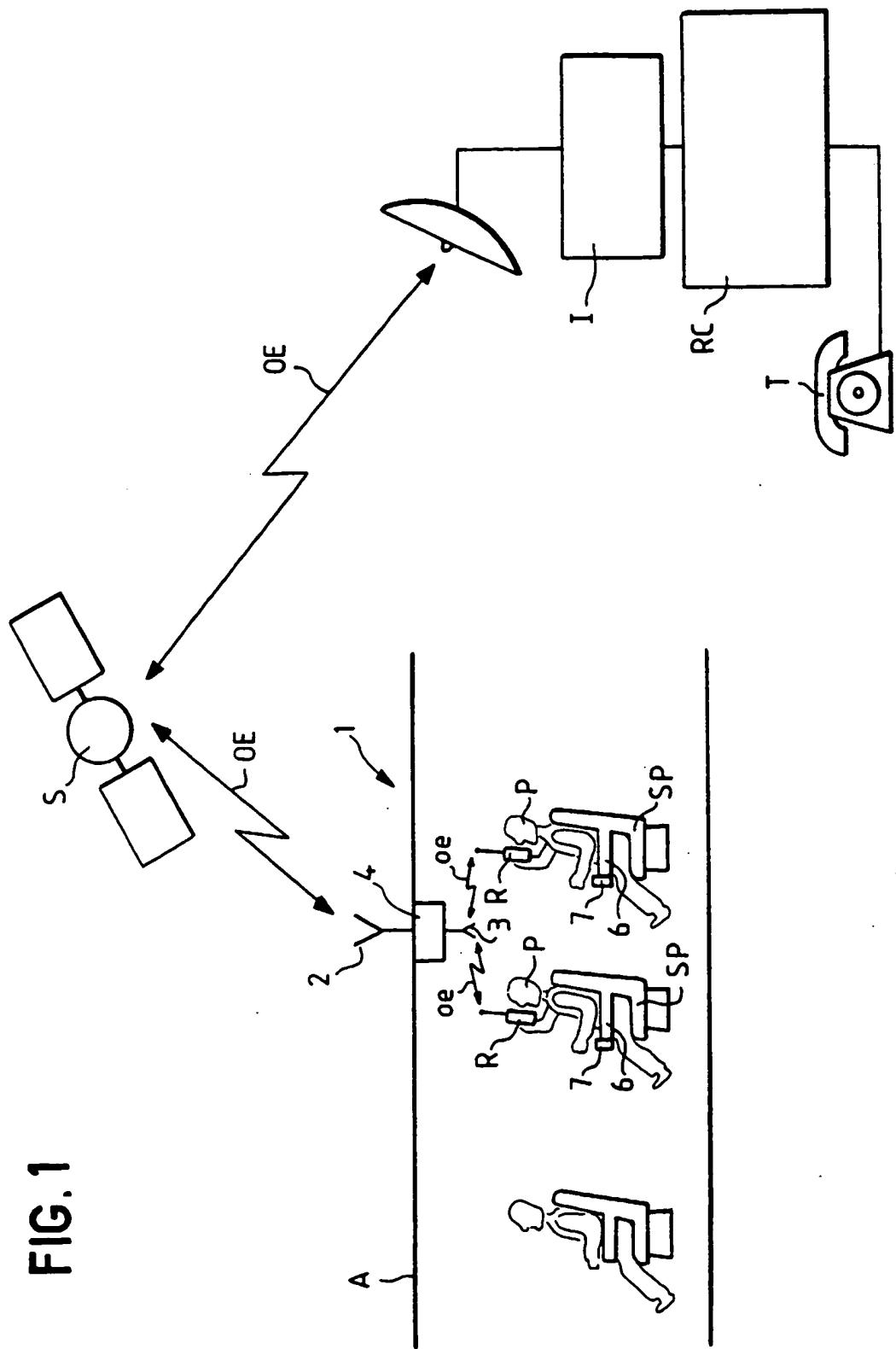
5 4. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes, pour un moyen de radiocommunication (R) muni d'un système de chargement électrique,  
10 caractérisé en ce qu'il comporte au moins un moyen d'alimentation électrique (7) prévu à proximité d'un siège de passager (SP) de l'aéronef (A), le système de chargement électrique du moyen de radiocommunication (R) pouvant être raccordé en vue de son chargement audit moyen d'alimentation électrique (7).

15 5. Dispositif selon l'une quelconque des revendications précédentes,

caractérisé en ce qu'il comporte un moyen d'inhibition (8) susceptible d'émettre à l'intérieur de l'aéronef (A), sous forme d'ondes électromagnétiques, des ordres d'interdiction d'émission, vers ledit moyen de radiocommunication (R).

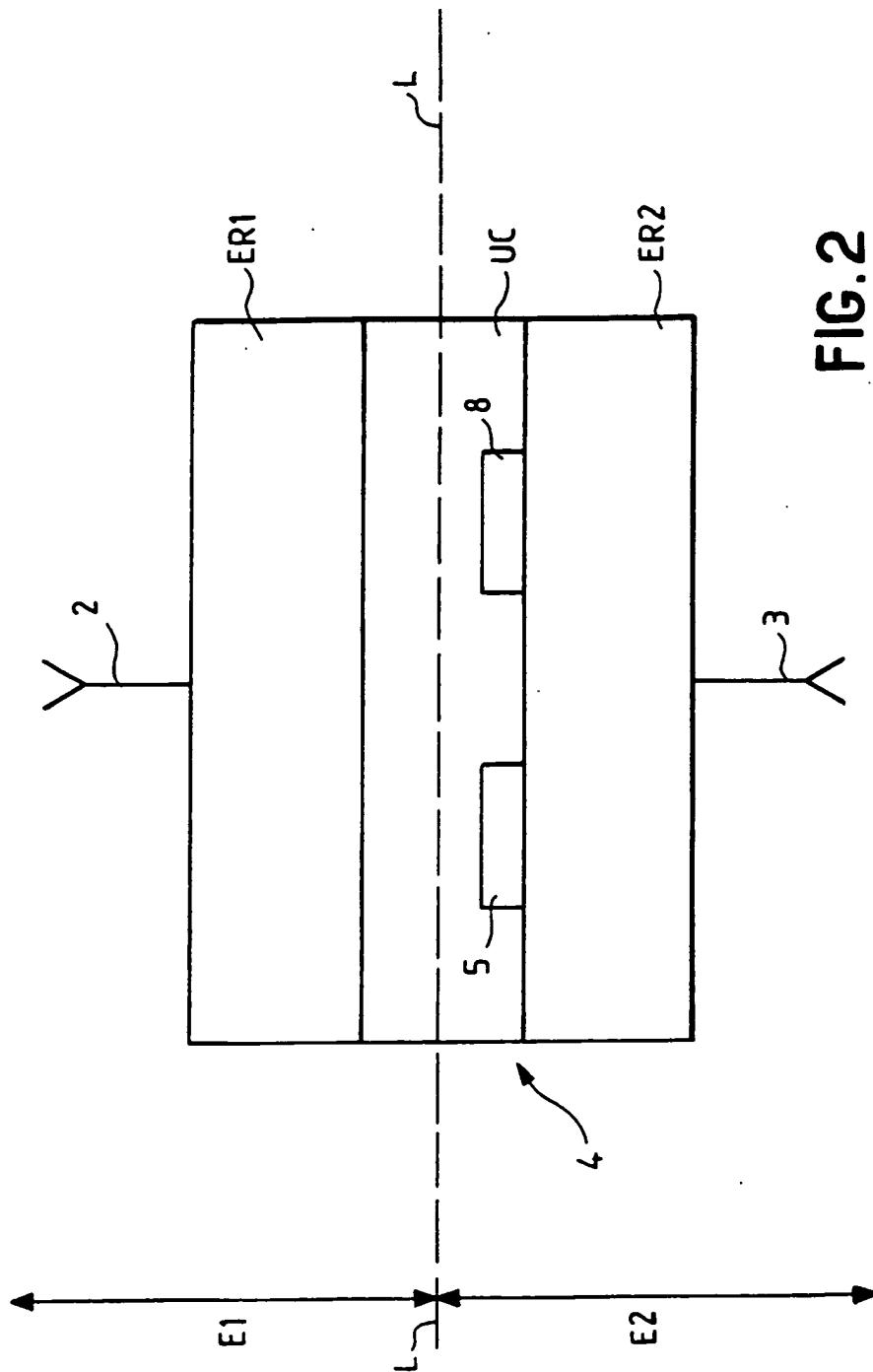
20 6. Dispositif selon la revendication 5,  
caractérisé en ce que ledit moyen d'inhibition (8) est intégré dans ladite unité centrale (UC).

1/2



1  
FIG.

2/2



REPUBLIQUE FRANÇAISE

2773931

INSTITUT NATIONAL  
de la  
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE  
PRELIMINAIRE

établi sur la base des dernières revendications  
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement  
nationalFA 555013  
FR 9800427

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
A	WO 96 02094 A (QUALCOMM) 25 janvier 1996 * page 3, ligne 18 - page 4, ligne 7; figure 2 *	1-6
A	US 5 438 610 A (BHAGAT ET AL.) 1 août 1995 * colonne 8, ligne 34 - colonne 9, ligne 27; figures 6A,6B *	1-6
A	WO 94 28684 A (AB NORDICTEL) 8 décembre 1994 * revendications 1-10; figures 1,2 *	1-6
		-----
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.6)
		H04B
1	Date d'achèvement de la recherche	Examinateur
	24 septembre 1998	Bischof, J-L
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES EPO FORM 1503.03.02 (POHC13)		
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant

REPUBLIC OF FRANCE  
National Institute of Industrial Property

Publication No.: 2 773 931  
National Registration No.: 98 00427

Int. Cl.: H 04 B 7/14

PATENT APPLICATION

Filing Date: 16.01.98  
Publication Date: 23.07.99 Bulletin 99/29  
Applicant: Aérospatiale Société Nationale Industrielle S.A. – FR  
Inventor: CORBEFIN René and LEMOZIT Christian  
Representative: Cabinet Bonnetat

**DEVICE PERMITTING THE USE OF  
MEANS OF RADIOTRANSMISSION IN AN AIRCRAFT**

The present invention concerns a device permitting the use of personal radiotransmission means (R), in particular mobile telephones, in an aircraft (A).

According to the invention, the said device (1) comprises a first antenna (2) outside the aircraft (A), a second antenna (3) inside the aircraft (A) and a transponder (4) which comprises a first system for the transmission and reception of electromagnetic waves (CE<sup>1</sup>), connected to the first antenna (2), a second system for the transmission and reception of electromagnetic waves (oe), connected to the second antenna (3), a central processing unit and means of authorisation to require the radiotransmission means (R) to function at reduced power.

The object of the present invention is a device permitting the use of at least one personal means of radiotransmission in an aircraft.

Although the present invention is particularly suited to a mobile telephone, i.e. to a standalone telecommunications device based on communication techniques used by cellular networks, it may also apply to other means of radiotransmission, such as portable computer terminals. As already known, such portable terminals can communicate with others by means of their connection to computer networks using integrated radio modems.

As is known, the use of mobile telephones, which have increased considerably in number in recent times due to their low purchase cost and affordable call prices, is not permitted on board aircraft, particularly civil aircraft, for safety reasons. This ban is necessary in order to prevent electromagnetic interference with the electronic systems on board the aircraft, which might occur as a result of the necessarily high power at which the radiotransmission means need to operate in order to be received outside the aircraft. Such interference can, naturally, cause considerable harm, particularly when the aircraft is taking off or landing.

---

<sup>1</sup> Translator's Note: Sic. This is OE in the text of the application.

Therefore, when aircraft passengers wish to use the telephone, they must use the communication systems provided for this purpose on the aircraft, if any.

Thus, for telephone calls, for instance, handsets specifically designed for use in aircraft are provided to enable passengers to call terrestrial network subscribers.

The radio communication means provided for this purpose use:

- either geostationary satellites;
- or radiocommunication installations on the ground specifically for air transport use.

Moreover, special installations must be provided on the ground to interwork with these radiocommunication means, particularly for the purpose of transmitting the telephone calls to the called parties.

On the other hand, it is not possible for a caller on the ground to call a passenger in the aircraft, mainly because of the complex procedures required for transmission of the call to the said aircraft passenger.

Therefore the aforementioned solutions are not satisfactory, since they use complex and costly installations, designed specifically for air transport, which then leads to extremely high call charges.

Furthermore, these solutions have the following disadvantages:

- the communication means which use ground installations provide only a limited geographical coverage. Furthermore, as several different types of communications systems exist, different types of appropriate equipment need to be installed in the aircraft in order to achieve a satisfactory field of communication; and
- the communication means which use geostationary satellites do not have global coverage (the polar regions, for instance, are not covered) and the limited number of available channels reduces the call capacity.

The object of the present invention is to remedy these disadvantages. It comprises a simple and cheap device enabling the use, safely and in the normal manner, of a personal radiocommunication means of the type referred to above, particularly a mobile telephone.

To this end, according to the invention, the device is notable in that it comprises:

- at least a first antenna capable of transmitting and receiving, outside the aircraft, electromagnetic waves received or transmitted by satellite or ground networks, referred to as external networks;
- at least a second antenna capable of transmitting and receiving, within the aircraft, electromagnetic waves received or transmitted by a passengers radiocommunication means; and
- a transponder which comprises:

- a first system for the transmission and reception of electromagnetic waves, connected to the first antenna;
- a second system for the transmission and reception of electromagnetic waves, connected to the second antenna;
- a central processing unit for transmitting, after regulation, if necessary, the signals received by one of the aforementioned first and second transmission and reception systems to the other transmission and reception system; and
- means of authorisation to require the said radiocommunication means to function at reduced power and to control its operation.

Thus, by means of the invention, any aircraft passenger may use a personal radiocommunication means, such as a mobile telephone or a portable terminal, i.e. he or she may connect to a telephone network just as if he/she were on the ground in the office or car, without any danger of interference with the electronic systems on board the aircraft, since the operating power of the said radiocommunication means is reduced so that such interference is not engendered.

Furthermore, by using the said device according to the invention, not only may the owner of such a radiocommunication means call someone, but also he/she can be called on his/her personal number, in the same way as on the ground, regardless of the geographical location of the aircraft. In particular, the said radiocommunication means will function in its normal manner and this will not require any structural or functional modification of the means itself.

In the context of the present invention, the term transponder refers to any device used for establishing two-way communications between two different radio frequency networks, i.e. the aforementioned external network and the radio frequency network created inside the aircraft by the said second antenna and the said second transmission and reception system.

In other words, the said transponder creates on board the aircraft an environment compatible with all the radiocommunication means (mobile telephones, etc.) present on board, and, outside the aircraft, transforms this environment into an environment compatible with the satellite and/or ground installations which comprise the said telephone network.

In a further advantageous feature, the said means of authorisation:

- activate, where necessary, by means of the said second transmission and reception system and the said second antenna, an automatic power regulating system integrated in the said radiocommunication means; and/or
- are integrated in the said central processing unit, which simplifies the device according to the invention.

Furthermore, the said device comprises the additional benefit, for radiocommunication means with storage batteries and electrical battery charging systems, of at least one electricity supply outlet close to the passenger's seat in the aircraft, so that the electrical charging system of a radiocommunication means can be connected to the electricity supply in order to charge the batteries.

As a further advantageous feature, the said device also includes an inhibitor, integrated for instance in the central processing unit and capable of transmitting within the aircraft, in the form of electromagnetic waves, commands preventing a radiocommunication means from transmitting, in order to prevent the said radiocommunication means from being used when necessary for safety reasons, i.e. essentially at low altitudes to minimise the risk of any conflict with the existing terrestrial cellular telephony networks.

Obviously, as a result of the invention, such a ban on use is very restricted and is generally limited to a few minutes while the plane is taking off or landing.

The figures in the attached diagram show clearly how the invention may be implemented. The same references are used to indicate similar components on each of the figures.

Figure 1 shows a schematic diagram of the principle of communication using a device according to the invention.

Figure 2 shows a block diagram of a transponder according to the invention.

The device 1 according to the invention is designed to enable passengers P in an aircraft A, particularly a civil airliner, to use a personal radiocommunication means R, such as a mobile telephone or portable computer terminal, to communicate with another party who may be on the ground, as shown in the diagram in Figure 1.

To this end, electromagnetic waves OE transmitted by the said device 1 from the aircraft A are carried by a satellite system S and/or installations I on the ground, to this other party (not shown), who is on an external terrestrial telephone network (which may be either a fixed network RC, to which a number of telephones T are connected, of which only one telephone T is shown in Figure 1, or a radio network, not shown).

In order to allow the connection of the radiocommunication means R to the said external network RC and to allow normal operation without the risk of electromagnetic interference with the electronic systems on board the aircraft A, the said device 1 comprises, according to the invention:

- an antenna 2 capable of transmitting and receiving, outside the aircraft A, electromagnetic waves OE which are received and transmitted by the said satellite system S and/or the installations I, which form part of the said external network RC;
- an antenna 3 capable of transmitting and receiving, within the aircraft A, electromagnetic waves oe which are received and transmitted by the said radiocommunication means R; and
- a transponder 4 which is described below and which establishes communications between the telephone network RC and a radio frequency network created inside the aircraft A, to which the radiocommunication means R belonging to the passengers P of the aircraft A can be connected. In other words, the transponder 4 is linked to all these radiocommunication means R present on board the aircraft.

Figure 2 uses a dashed line L to represent the structure of the aircraft A, illustrating the separation between a space E1 outside the aircraft A and covered by the said radio frequency network.

According to the invention, the said transponder 4 comprises, as shown in Figure 2:

- a system ER1 for the transmission and reception of standard satellite electromagnetic waves OE, connected to the said antenna 2;
- a system ER2 for the transmission and reception of standard cellular electromagnetic waves oe, connected to the said antenna 3;
- a central processing unit UC which transmits, after regulation if necessary, the signals received by one of the said transmission and reception systems ER1 or ER2 to the other system ER1 or ER2; and
- means of authorisation 5 to require the said radiocommunication means R to function at reduced power and to control its operation. To this end, the said authorisation means 5 integrated in the central processing unit UC activate, via the system ER2 and the antenna 3, an automatic power regulating system integrated in the normal manner in the said radiocommunication means R.

It can be seen furthermore that, according to the invention, the said central processing unit UC comprises logic for transaction processing, conversion of formats and management and control of the device 1.

Thus, any passenger SP<sup>2</sup> on board the aircraft A can use a personal radiocommunication means, such as a mobile telephone R or a portable computer terminal, i.e. he/she can be connected to a telephone network RC in just the same way as if he/she were on the ground in the office or the car, without any danger of interference with the electronic systems on board the aircraft A, since the operating power of the said radiocommunication means R is reduced in such a way as to prevent any such interference.

The owner of such a radiocommunication means R connected to the device 1 may, consequently, make or receive a telephone call to/from a subscriber on a terrestrial telephone network (fixed network RC and/or radiotelephony network), or who has a similar radiocommunication means and who is:

- in another aircraft also fitted with a device according to the invention; or even
- in the same aircraft A.

Furthermore, the invention provides for the installation, near to each passenger seat SP, for instance in the arm rest 6 as shown in Figure 1 or on the seat back or the table, an electrical supply outlet 7, such as an electrical socket, to which a charging system for use with the radiocommunication means R can be connected if required in order to charge the batteries of the said radiocommunication means R.

---

<sup>2</sup> Translator's Note: Sic. Formerly just P. SP is used later to stand for passenger seat.

Moreover, the device 1 also has an inhibitor 8 which can be integrated in the central processing unit UC which can transmit within the aircraft A, by means of the antenna 3 or an antenna not shown and provided particularly for this purpose, in the form of low-power electromagnetic waves, commands which prevent the radiocommunication means R present in the aircraft A from transmitting. This inhibitor 8 can be activated during certain phases of the flight of the aircraft A or for any particular safety procedures.

### CLAIMS

1. Device permitting the use in an aircraft A of at least one personal radiocommunication means R, in particular a mobile telephone, characterised in that it comprises:
  - at least one first antenna (2) capable of transmitting and receiving, outside the aircraft (A) electromagnetic waves (OE) received and transmitted by an external network (RC);
  - at least one second antenna (3) capable of transmitting and receiving, within the aircraft (A) electromagnetic waves (oe) received and transmitted by the said radiocommunication means (R); and
  - a transponder (4) which comprises:
    - a first system (ER1) for the transmission and reception of electromagnetic waves (OE), connected to the said first antenna (2);
    - a second system (ER2) for the transmission and reception of electromagnetic waves (oe), connected to the said second antenna (3);
    - a central processing unit (UC) transmitting, after regulation if necessary, signals received by one of the said first and second transmission and reception systems (ER1, ER2) to the other transmission and reception system (ER2, ER1); and
    - means of authorisation (5) for requiring the said radiocommunication means (R) to function at reduced power and to control its operation.
2. A device according to claim 1, characterised in that the said means of authorisation (5) activate, by means of the second transmission and reception system (ER2) and the said second antenna (3), an automatic power regulating system integrated in the said radiocommunication means (R).
3. A device according to one of claims 1 and 2, characterised in that the said means of authorisation (5) are integrated in the said central processing unit (UC).
4. A device according to any of the preceding claims, for a radiocommunication means (R) fitted with an electrical charging system, characterised in that it comprises at least one electrical supply outlet (7) provided near to a passenger seat (SP) in the aircraft (A), the charging system of the radiocommunication means (R) being connected to the said electrical supply outlet (7) in order to charge the radiocommunication means (R).

5. A device according to any of the preceding claims, characterised in that it comprises an inhibitor (8) able to transmit within the aircraft (A), in the form of electromagnetic waves, commands preventing the said radiocommunication means (R) from transmitting.

6. A device according to claim 5, characterised in that the said inhibitor (8) is integrated in the central processing unit (UC).